

Библиографический список

1. Постановление Правительства РФ № 272 от 15.04.2011 «Об утверждении Правил перевозки грузов автомобильным транспортом» [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

2. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов. заключено в г. Женеве 30.09.1957 // СПС КонсультантПлюс.

3. Приказ Минтранса России №7 от 15.01.2014 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

УДК 629.07

Студ. Н.В. Рогов
Рук. А.Г. Долганов
УГЛТУ, Екатеринбург

ВОДИТЕЛЬ КАК ОДИН ИЗ УПРАВЛЯЮЩИХ ФАКТОРОВ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

В соответствии с Правилами дорожного движения «водитель – лицо, управляющее каким-либо транспортным средством...».* В этом определении водитель однозначно представлен как единственный орган управления, а транспортное средство (ТС) – как объект управления. Орган и объект управления здесь разделены и рассматриваются как отдельные элементы системы отношений «водитель–ТС». При поверхностной оценке такое понимание верно, так как от водителя непосредственно исходят управляющие воздействия на ТС.

В тоже время, с кибернетической точки зрения между органом и объектом управления устанавливается прямая и обратная связь, то есть водитель в процессе управления ТС учитывает его технические характеристики, заданные заводом-изготовителем, и реализуемые в процессе эксплуатации (скоростные, тормозные, мощностные, топливные, обеспечивающие

* Правила дорожного движения Российской Федерации. URL: <http://www.gibdd.ru/docs/pprf/314/>

безопасность движения). Поэтому водитель – тоже объект управления, но уже со стороны ТС, от которого поступает управляющая информация о технических характеристиках самого ТС.

Следовательно, существует не одностороннее воздействие водителя на ТС, а их двустороннее взаимодействие. Водитель – не отдельный управляющий орган (лицо), а один из управляющих факторов системы отношений «водитель–ТС». При этом нельзя утверждать первичность какого-либо из элементов этой системы, так как на дороге водитель без ТС будет являться пешеходом, а ТС без водителя (даже если водитель – автопилот) – недвижимым объектом, помехой или препятствием.

Таким образом, исследование системы отношений «водитель–ТС» показывает, что водитель – это один из управляющих факторов ТС, а само ТС – другой равноправный фактор управления. Практическая значимость данного исследования состоит в том, что его результат повышает точность оценки степени влияния водителя на ТС в дорожном движении.

УДК 621.822

Студ. Е.С. Селянина
Рук. В.В. Илюшин
УГЛТУ, Екатеринбург

О СОДИНЕНИИ БАББИТОВОГО ПОКРЫТИЯ С КОРПУСОМ ПОДШИПНИКА

Для подшипников скольжения ответственного назначения используют антифрикционные сплавы на основе олова – баббиты. Баббиты применяются в опорах прокатных станков, паровых и газовых турбинах, опорах ротора мощных электродвигателей, распределительных валах маломощных двигателей и компрессоров и т. п.

По антифрикционным свойствам баббиты превосходят большинство сплавов скольжения, но значительно уступают им по сопротивлению усталости и износостойкости. Замена баббитов на другие антифрикционные материалы или изменение конструкции опоры – технологически и конструктивно крайне сложный вопрос, связанный с огромными финансовыми затратами.

Для изготовления и восстановления баббитового антифрикционного слоя используют заливку, наплавку, напыление. Каждый из этих методов имеет свои области применения, достоинства и недостатки. Получаемые баббитовые покрытия в некоторой степени различаются по своим эксплуа-